

Premessa

Ai sensi dell'art. 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, come modificato dall'art. 10 della legge 4 marzo 2009, n. 15, ciascun Ministro, entro il 15 giugno di ogni anno, trasmette alle Camere, per l'esame delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per profili di coerenza ordinamentale e finanziaria, una relazione, in ordine all'anno precedente, sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse nelle amministrazioni di rispettiva competenza e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta, con riferimento alle missioni e ai programmi in cui si articola il bilancio.

Dette relazioni sono predisposte sulla base di un'istruttoria effettuata dagli ex Servizi di controllo interno (sostituiti, in base al decreto legislativo 27 ottobre 2009, n.150, dagli Organismi indipendenti di valutazione della performance), secondo le linee guida fornite, ai sensi del richiamato art. 3, comma 69, dal Comitato tecnico-scientifico per il controllo strategico nelle amministrazioni dello Stato, insediato presso il Dipartimento per l'attuazione del programma di Governo.

Per l'anno 2010, le menzionate linee guida risultano allegate, costituendone parte integrante, alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 aprile 2010 sulla programmazione strategica 2010 delle Amministrazioni responsabili dell'attuazione del Programma di Governo.

Pertanto, con la presente relazione si illustrano, in base alle indicazioni fornite dalle menzionate linee guida, per l'anno 2010, i risultati dell'azione amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raggiunti con le risorse assegnate e spese nell'anno di riferimento.

Inoltre, nella medesima relazione, come richiesto dalla Ragioneria generale dello Stato, con circolare n.38/2010, attuativa del decreto legge n.185/2008, art. 9, commi 1-ter e 1-quater e del decreto legge n.78/2009, art. 9, comma 1, lettera a), punto3), è stato altresì inserito, in allegato, il rapporto sui risultati dell'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio allo scopo di ottimizzare l'utilizzo delle risorse ed evitare la formazione di nuove situazioni debitorie.

1. Il quadro generale di riferimento e le priorità politiche

Il processo di unificazione dell'ex Ministero delle infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti, perfezionatosi con la definizione della nuova struttura organizzativa, come disciplinata dai decreti del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211 e n. 212, in attuazione delle disposizioni di cui al decreto legge 16 maggio 2008, n. 85, convertito, con modificazioni, nella legge 14 luglio 2008, n. 121, ha segnato un traguardo importante ai fini di garantire una direzione politica unitaria nei settori di competenza, indispensabile per lo sviluppo coordinato dei comparti delle infrastrutture e dei trasporti.

Nell'ottica di perseguimento di tale sviluppo, essenziale per la crescita del Paese nel suo insieme, sono stati individuati, con il "Programma delle infrastrutture strategiche", allegato al documento di Programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2010-2013, i principali indirizzi politico-programmatici da realizzare nel triennio di riferimento, in coerenza con gli orientamenti comunitari di settore.

Al riguardo, il suindicato Programma ha innanzitutto evidenziato, in linea di continuità con il precedente 2009-2012, che l'intero comparto nazionale dell'offerta infrastrutturale e della domanda trasportistica è entrato nella delicata fase recessiva attraversata dall'economia mondiale caratterizzato da tre negatività strutturali, che incidono pesantemente sull'intera economia del Paese e sulla sua capacità competitiva:

- la congestione, la cui incidenza negativa sul sistema logistico è stata calcolata in circa 19 miliardi di euro all'anno, corrispondente al 2,2% del valore della produzione industriale nazionale;
- la saturazione su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi alpini, che nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione per il transito dei mezzi di trasporto;
- la monodalità nell'offerta di trasporto: la ferrovia copre solo l'8%.

Questi tre indicatori, che da oltre venti anni caratterizzano negativamente il nostro sistema logistico, sono causa di una differenza di circa 6 punti percentuali nel costo del trasporto tra il nostro Paese e gli altri Paesi europei; infatti l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del prodotto, in Italia, è pari al 22%, mentre negli altri Paesi si attesta intorno al 16%.

Pertanto, al fine di competere con le altre economie europee, il predetto allegato al DPEF 2010-2013 ha sottolineato l'indispensabilità di procedere nell'attuazione del Programma di infrastrutture strategiche avviato con la "Legge Obiettivo", che è stato in qualche caso anticipatore ed in altri parallelo al processo di programmazione dell'infrastrutturazione strategica dello spazio geo-economico europeo, concretizzatosi nel Piano delle Reti TEN-T.

In quest'ottica, il medesimo Programma ha esplicitato la volontà del Governo di "continuare sulla strada dell'infrastrutturazione organica del Paese", nella convinzione che "una simile scelta rappresenta la vera strategia d'uscita dal tunnel di tutte le crisi".

Detta volontà si è concretizzata, soprattutto, nella manovra triennale approvata in materia dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009. La manovra in parola, la prima ad essere inserita nel nuovo contesto federale, con la scomposizione reale delle competenze in capo al territorio e in capo allo Stato centrale, rappresenta un vero salto culturale, in quanto ad essa deve accompagnarsi un diverso monitoraggio delle opere, anche di tipo qualitativo, con relativi indicatori in grado di misurare l'impatto, sulle economie dei territori, dei processi di programmazione infrastrutturali. Il medesimo monitoraggio deve diventare priorità per il Paese ed imporre una nuova lettura della progettualità della "Legge Obiettivo", offrendo alla collettività una visione degli interventi in essa previsti "per famiglie infrastrutturali" in cui domini una comune essenzialità economica, con le relative ricadute sul territorio, sull'occupazione e sul processo di crescita economica.

In tale contesto, il menzionato Programma ha individuato quattro aree tematiche a cui riservare un'attenzione particolare:

- il Mezzogiorno;
- l’Emergenza Abruzzo;
- il Piano Energetico;
- l’EXPO 2015.

Con riferimento al Mezzogiorno, si è prevista la necessità di un’analisi integrale delle azioni ivi attivate, con un doppio ordine di interventi: uno di tipo programmatico, coordinando ed imponendo l’aggiornamento nell’area dei piani di investimento ed uno di tipo più operativo, attribuendo risorse:

- al riassetto della rete metropolitana campana;
- alle reti metropolitane di Palermo e Catania;
- ai nodi urbani di Bari e di Palermo;
- ai sistemi viari sardo, siciliano, calabrese e lucano;
- al collegamento autostradale Termoli-San Vittore;
- alle piastre logistiche di Augusta, Cagliari, Gioia Tauro, Taranto e Brindisi.

Per l’Emergenza Abruzzo, si è individuata l’esigenza di sottoporre a un monitoraggio sistematico le azioni previste:

- sia nell’Atto aggiuntivo all’Intesa generale quadro con la Regione, sottoscritto il 28 maggio 2009, relativamente ai sistemi stradale, ferroviario, portuale e aeroportuale, nonché agli schemi idrici;
- sia nel decreto legge del 28 aprile 2009, n.39, convertito in legge 24 giugno 2009, n.77.

Riguardo, poi, al Piano Energetico, ferma restando l’esigenza di una comune strategia europea a livello internazionale per far fronte unitariamente alla crescita della domanda e dei prezzi dell’energia, nonché della dipendenza dalle importazioni e dal cambiamento climatico, si è sottolineata l’urgenza per il nostro Paese non solo di proseguire, come detto, nella realizzazione delle infrastrutturazioni energetiche, già inserite nel Piano decennale di cui alla “Legge Obiettivo”, ma anche di attuare interventi rivolti a riequilibrare il rapporto tra sistema dei trasporti e sistema energetico, tenuto conto che l’incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40%. Conseguentemente, si è ribadita l’assoluta necessità, innanzitutto, di convogliare le sinergie degli operatori pubblici e privati interessati per eliminare le congestioni stradali e autostradali attraverso il rilancio delle ferrovie e dell’alta velocità, la promozione dell’uso dei trasporti pubblici ed il potenziamento del trasporto marittimo, in linea, peraltro, con gli orientamenti comunitari di settore.

Circa, poi, la quarta area tematica sopra citata, quella dell’EXPO 2015, considerata la rilevanza mondiale dell’evento e la portata economica per l’area coinvolta e per l’intero territorio nazionale, si è sottolineata la responsabilità di tutti i soggetti coinvolti ad assicurare il massimo dell’impegno nella realizzazione degli interventi previsti in base al cronoprogramma definito dal Commissario straordinario delegato dal Governo per l’attuazione dell’Evento, in particolare per quanto concerne la realizzazione delle opere infrastrutturali viarie, metropolitane, ferroviarie ed annesse, programmate già in sede di “Legge Obiettivo” e rivolte ad ampliare l’offerta dei servizi di trasporto e a superare i vincoli all’accesso sia dell’area espositiva, sia dell’intero sistema territoriale interessato.

Per quanto concerne, poi, gli altri settori di competenza di questo Dicastero, il Programma in parola ha enucleato una serie di ulteriori indirizzi da perseguire, sempre nell’arco triennale di riferimento dello stesso, in accompagnamento al predetto processo di infrastrutturazione organica del Paese, di seguito sinteticamente indicati:

- gli interventi per l’attuazione del Piano Casa, quale prima tessera programmatica di un più ampio progetto di riqualificazione organica delle città attraverso una “Legge Obiettivo” ad hoc, considerato che all’interno delle città si svolge oltre il 70% delle attività del terziario e che, quindi, costituiscono centri vitali per l’economia;

- le politiche di governo del trasporto nelle varie modalità in sintonia con gli orientamenti comunitari. In particolare, in tale comparto, nel solco della continuità con i precedenti anni, sono state individuate quali azioni da perseguire:
- la liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'incremento dell'offerta di tale trasporto, problematiche comuni a tutti i Paesi europei, che richiedono comportamenti di reciprocità e una competizione non limitata all'interno di singoli segmenti della rete ma estesa all'intero sistema comunitario: percorso ancora lungo e difficoltoso ma da affrontare con impegno e costanza per evitare che l'offerta ferroviaria diventi marginale e risponda, al massimo, ad una domanda pendolare o, addirittura, di tipo metropolitano, tenuto conto che, dal 27% del 1975 al 9-8% previsto tra pochi anni, il trasporto su ferrovia risulta ormai ridotto in ambito comunitario di due terzi;
- l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico in ambito urbano: nonostante gli investimenti già disposti dal Governo nelle reti metropolitane e nel trasporto ferroviario regionale, permane l'assoluta emergenza di un'offerta incapace di soddisfare una domanda in continua crescita, con grave indebitamento delle aziende e degli enti locali, con la problematica della liberalizzazione dei servizi ancora in gran parte da affrontare e con gli elevati costi per le collettività sia della congestione che dell'inquinamento atmosferico. La mobilità urbana è ormai un'emergenza di valenza nazionale. La Conferenza unificata Stato Regioni può diventare la sede per identificare un Piano organico attraverso il quale superare il forte indebitamento accumulato e procedere al risanamento gestionale delle aziende, nonché al rinnovo del materiale rotabile su gomma;
- il rilancio dell'offerta portuale e la riconfigurazione strategica complessiva del ruolo dei porti, che consenta agli stessi di "fare sistema" per fronteggiare un mercato in rapida evoluzione e la concorrenza sempre più agguerrita degli scali marittimi dell'area del Mediterraneo, che è diventato uno dei centri nevralgici della politica e dell'economia mondiale. L'Italia non può perdere l'occasione di svolgere un ruolo chiave nei prossimi anni all'interno del Mediterraneo, come emerge dal Documento "Wider Europe" prodotto dall'Unione Europea nel 2005 e che è a tutti gli effetti il Piano Euromediterraneo. Per questo motivo, il nostro Paese ha proposto all'Unione Europea, che si è espressa favorevolmente al riguardo, di avviare una rivisitazione ed un monitoraggio delle reti TEN ed una contestuale interazione tra il quadro programmatico di dette reti e l'intero sistema Euromediterraneo;
- l'integrazione funzionale delle reti trasportistiche su ferro e su strada con impianti portuali ed interportuali strategici all'interno delle c.d. "Piastre Logistiche": reti e nodi sono il tessuto connettivo che rende economico o diseconomico l'intero "sistema Paese"; non procedere a detta integrazione funzionale significa ritardare la crescita e lo sviluppo economico globale;
- l'incremento dei livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto ed, in particolare, in quella stradale in cui, nonostante i recuperi degli ultimi anni, continuiamo a registrare un livello elevato di mortalità per incidenti stradali, occupando, rispetto agli altri Paesi dell'Unione Europea a 15 Stati, l'11° posto nella graduatoria della sicurezza stradale. Per creare condizioni di ulteriore recupero, occorre, innanzitutto, portare a compimento la riforma del Codice della Strada, aggiornare il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, rivedendone i meccanismi attuativi al fine di passare da a fase di sostegno sistematico alle Regioni e alle Amministrazioni locali che un presentino progetti di sicurezza stradale più soddisfacenti ad una fase di incentivazione di un numero limitato di progetti di rilevanza strategica e finalizzati a risolvere i nodi critici della sicurezza stradale italiana; rafforzare le sedi di coordinamento e confronto sulle misure di sicurezza adottate e sui risultati conseguiti; creare un sistema di monitoraggio su tali misure e risultati; migliorare l'educazione alla sicurezza stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado;
- l'incentivazione dell'incremento, adeguamento, ampliamento e ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali e delle infrastrutture strategiche ad esse connesse, prevedendo la possibilità che l'ENAC e le società di gestione dei grandi aeroporti concordino sistemi di

tariffazione pluriennale orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi e all'adeguata remunerazione del capitale privato.

Ai predetti indirizzi politico-programmatici di settore, si sono, poi, affiancati quelli a valenza generale per tutte le pubbliche amministrazioni, rivolti, in particolare, ad aumentare l'efficienza e la produttività delle strutture pubbliche per contribuire al rilancio della crescita complessiva dell'economia. Tali finalità, secondo le indicazioni del suindicato DPEF 2010-2013 sono da perseguire soprattutto attraverso:

- il rafforzamento dei criteri di premialità, di valutazione dei risultati e di trasparenza, nell'ottica di miglioramento della qualità dei servizi erogati a cittadini e imprese;
- la semplificazione delle procedure e l'innovazione digitale;
- la riduzione dei costi.

In coerenza con il quadro generale di riferimento sopra illustrato, già delineatosi nei documenti preparatori del menzionato DPEF nel quale è stato poi recepito, le priorità politiche di settore da realizzare specificatamente per l'anno 2010, con le relative aree di intervento, sono state determinate con l'atto di indirizzo ministeriale del 25 febbraio 2009, n. 140/3.1, come appresso specificato:

➤ ***Priorità politica 1 - Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere***

Aree di intervento:

1. Prosecuzione dell'attività di rilancio della "Legge Obiettivo" e delle Grandi Opere, attraverso la realizzazione degli interventi prioritari, anche a carattere transnazionale, in materia di autostrade, strade, ferrovie, porti, aeroporti, metropolitane, anche con il coinvolgimento delle piccole e medie imprese di costruzione;
2. Realizzazione di infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche, per una razionalizzazione della gestione delle risorse e per la prevenzione dei disastri idrogeologici;
3. Prosecuzione delle attività di rilancio dell'edilizia statale. Attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa "Piano Casa" per l'incremento dell'offerta abitativa, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, a favore di categorie sociali in difficoltà. Adozione di misure per la valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico d'intesa con le regioni e gli enti locali;
4. Interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno ed attuazione del nuovo quadro strategico nazionale 2007-2013;
5. Riassetto delle Società controllate e degli organismi operanti nei comparti infrastrutturali di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

➤ ***Priorità politica 2 - Incremento di efficienza del sistema dei trasporti***

Aree di intervento:

1. Sviluppo degli interventi per l'integrazione dei sistemi di trasporto, anche al fine di aumentare la competitività fra gli operatori e garantire una migliore qualità dei servizi a favore dei cittadini;
2. Interventi per il potenziamento e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale;
3. Sostegno del trasporto marittimo, con riguardo alle autostrade del mare, al potenziamento degli impianti e dei servizi portuali, allo sviluppo dell'intermodalità, all'ampliamento dell'autonomia funzionale delle autorità portuali con contestuale potenziamento dei poteri di

vigilanza ministeriali. Iniziative per il rafforzamento del ruolo del sistema portuale nazionale nell'ambito del Master Plan Euromediterraneo;

4. Rafforzamento delle misure tese al rilancio del trasporto aereo, nell'ambito di un Master Plan dell'offerta aeroportuale quale Piano di Impresa Paese nel settore;
5. Riassetto delle Società controllate e degli organismi operanti nei settori dei servizi di competenza e revisione dei rapporti con il Ministero.

➤ **Priorità politica 3 – Sicurezza**

Aree di intervento:

1. Miglioramento della sicurezza nelle varie modalità di trasporto;
2. Miglioramento della sicurezza nelle costruzioni, nelle infrastrutture e nei cantieri;
3. Vigilanza delle coste;
4. Salvaguardia della vita umana in mare.

➤ **Priorità politica 4 - Ammodernamento del Ministero**

Aree di intervento:

1. Ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, anche attraverso una crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche;
2. Rafforzamento della comunicazione interna ed esterna; consolidamento della gestione per obiettivi e del sistema informatico per la contabilità analitica per centri di costo;
3. Valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro, anche attraverso l'attività di formazione continua. Potenziamento dei sistemi di controlli integrati e della valutazione del personale dipendente;
4. Semplificazione amministrativa, finalizzata anche alla riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie. Diffusione delle buone prassi tra gli uffici.

Per l'attuazione delle predette priorità politiche, con la direttiva ministeriale per l'attività amministrativa e la gestione del 4 gennaio 2010, n. 01/3.1/SECIN, sono stati, **poi**, determinati gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno, da parte delle strutture ministeriali interessate, con riferimento alle missioni e ai programmi del bilancio del Ministero di cui al paragrafo seguente.

2. Le missioni e i programmi dello stato di previsione dell'amministrazione

Le missioni e i programmi dello stato di previsione della spesa, per l'anno 2010, del Ministero delle infrastrutture dei trasporti, di cui al prospetto riassuntivo allegato (tav. 1), con l'indicazione delle attività connesse, secondo il documento "Missioni e Programmi delle amministrazioni centrali dello Stato- Esercizio finanziario 2010" elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale, risultano, nel complesso, rispettivamente, n. 8 e n. 22, come di seguito specificato, riportando la numerazione con la quale risultano contraddistinti nel bilancio dell'anno di riferimento:

- Missione 4 "*L'Italia in Europa e nel mondo*", condivisa con i Ministeri dell'istruzione, dell'università e della ricerca, degli affari esteri, dell'economia e delle finanze, comprendente un solo programma:

- ✓ Programma 4 "*Cooperazione economica, finanziaria e tecnologica*" finalizzato alla realizzazione di alloggi e progetti infrastrutturali all'estero.

- Missione 7 "*Ordine pubblico e sicurezza*", condivisa con i Ministeri dell'interno, dell'economia e delle finanze, delle politiche agricole, alimentari e forestali. Anche tale missione comprende, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un solo programma:

- ✓ Programma 7 "*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*" per assicurare:
 - il controllo del territorio mediante attività di polizia marittima e portuale, di ship-security e port facilities-security e attività anticrimine e antimmigrazione in concorso con le Forze di polizia;
 - la prevenzione, tutela ed interventi per la lotta all'inquinamento marino attraverso la partecipazione alle attività internazionali e all'effettuazione dei controlli;
 - la vigilanza delle coste dal punto di vista idrogeologico, delle riserve marine e delle aree marine archeologiche, al fine di preservarle e di tutelarne i beni archeologici sommersi;
 - la salvaguardia della fauna marina mediante regolamentazione e controllo delle attività di pesca;
 - il controllo del demanio marittimo;
 - il concorso in soccorsi per disastri naturali;
 - la gestione amministrativa, il reclutamento e la mobilitazione del personale della Marina Militare;

- Missione 13 "*Diritto alla mobilità*" articolata in n. 7 programmi :

- ✓ Programma 1 "*Gestione della sicurezza e della mobilità stradale*" inerente :
 - la regolamentazione della circolazione stradale in materia di veicoli, conducenti e di trasporto nazionale ed internazionale;
 - l'applicazione del piano nazionale della sicurezza stradale;
 - lo sviluppo delle attività di servizio della Motorizzazione Civile ai cittadini e alle imprese.
- ✓ Programma 2 "*Logistica ed intermodalità nel trasporto*" concernente:
 - la pianificazione, lo sviluppo e la vigilanza del trasporto intermodale e delle attività di transhipment attraverso l'incentivazione del trasporto merci sui corridoi marittimi, gli interventi di riforma del sistema dell'autotrasporto, la pianificazione della localizzazione degli interporti e il completamento della loro rete immateriale.

- ✓ *Programma 3 “Sistemi portuali”* riguardante:
 - gli interventi per gli hub portuali di interesse nazionale e il potenziamento dei sistemi portuali di interesse nazionale;
 - lo sviluppo degli interscambi marittimi e delle attività dei porti;
 - il fondo perequativo alle Autorità Portuali;
 - il programma triennale delle opere portuali.
- ✓ *Programma 4 “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”* comprendente:
 - la regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea e del sistema aeroportuale;
 - la partecipazione ad organismi internazionali;
 - il coordinamento e la supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli accordi;
 - lo sviluppo del sistema aeroportuale;
 - l'applicazione normativa e le verifiche in materia di sicurezza del trasporto aereo;
 - la vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali.
- ✓ *Programma 5 “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”* in materia di:
 - sviluppo e regolamentazione del trasporto su rotaia nazionale e locale e del mercato del trasporto ferroviario, assicurandone la sicurezza e potenziandone e ristrutturandone la rete;
 - contratto di servizio con Trenitalia;
 - applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario.
- ✓ *Programma 6 “Sviluppo della mobilità locale”* rivolto all'attuazione delle politiche per :
 - lo sviluppo del trasporto rapido di massa e il miglioramento della mobilità dei pendolari;
 - l'organizzazione, il coordinamento e la regolamentazione della navigazione costiera ed interna.
- ✓ *Programma 9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”* concernente:
 - lo sviluppo della navigazione marittima e per vie d'acqua interne attraverso la regolamentazione giuridico-amministrativa delle navi e delle unità da diporto e lo sviluppo del trasporto marittimo attraverso la promozione di attività internazionali in ambito U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell'industria navalmeccanica;
 - l'attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale mediante la disciplina del relativo lavoro, la gestione degli uffici di collocamento della gente di mare e gli interventi per la formazione e l'addestramento;
 - l'applicazione normativa e le verifiche in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”.

La suindicata missione “Diritto alla mobilità” risulta condivisa con il Ministero dell'economia e delle finanze, che partecipa alla stessa con il programma n. 8 “*Sostegno allo sviluppo del trasporto*”, nel quale sono ricomprese le attività inerenti:

- i contratti di servizio per trasferimenti correnti al gruppo FS Spa, ANAS Spa e ENAV Spa.;
- i mutui per sistemi ferroviari passanti, metropolitane e parcheggi;
- il progetto Malpensa 2000;
- i trasferimenti a Fincantieri e Credito navale, nonché all'Agenzia Sicurezza del Volo.

➤ *Missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica” articolata in n. 7 programmi:*

- ✓ *Programma 3 “Opere strategiche” riguardante:*
 - la progettazione per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale e delle opere di captazione ed adduzione di risorse idriche;
- ✓ *Programma 4 “Sistemi ferroviari” relativo:*
 - al contratto di programma Rete ferroviaria italiana (R.F.I.);
 - agli interventi in materia di infrastrutture ferroviarie locali e nazionali.
- ✓ *Programma 5 “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici” in materia di:*
 - approvazione progetti delle grandi dighe e vigilanza sulla costruzione delle dighe in relazione agli aspetti di sicurezza sismica ed idraulica;
 - approvazione progetti di opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate;
 - finanziamenti e realizzazione delle opere per la salvaguardia di Venezia, difesa delle coste e riequilibrio idrogeologico della laguna di Venezia.
- ✓ *Programma 9 “Sicurezza, vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture” finalizzato ad assicurare:*
 - la consulenza tecnico-scientifica ed amministrativa del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici;
 - certificazioni e garanzie in materia di opere pubbliche e prodotti da costruzioni;
 - supporto in materia di regolazione;
 - normazione e divulgazione di studi tecnico-scientifici nel settore della sicurezza delle costruzioni, delle opere speciali e dell'ingegneria marittima, portuale e costiera;
 - opere ed interventi locali per garantire la sicurezza stradale e favorire la mobilità ciclistica.
- ✓ *Programma 10 “Edilizia statale e interventi speciali” inerente :*
 - la realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche;
 - la definizione del programma di edilizia penitenziaria;
 - interventi speciali.
- ✓ *Programma 11 “Sistemi stradali, autostradali e intermodali” comprendente:*
 - interventi finanziari Convenzione ANAS;
 - vigilanza e controllo tecnico-operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete nazionale;
 - approvazione concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture viarie;
 - interventi infrastrutturali per il completamento della rete nazionale di collegamento tra reti viarie, città metropolitane, nodi di scambio portuali ed aeroportuali, con particolare riguardo allo sviluppo delle aree depresse.
- ✓ *Programma 12 “Infrastrutture portuali ed aeroportuali” rivolto a realizzare:*
 - il programma triennale delle opere portuali;
 - la vigilanza sull'attuazione dei programmi infrastrutturali aeroportuali

La missione “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” risulta condivisa con il Ministero dell’economia e delle finanze che partecipa alla stessa con il programma 8 “*Opere pubbliche e infrastrutture*”, nel quale sono ricomprese le attività concernenti:

- la salvaguardia di Venezia,
- “Torino 2006”;
- le infrastrutture della Guardia di Finanza;
- l’Autorità di vigilanza LL.PP.;
- i trasferimenti per l’edilizia sanitaria;

➤ *Missione 17 “Ricerca e innovazione”*, missione condivisa con i Ministeri dello sviluppo economico, dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, per i beni e le attività culturali, dell’istruzione, dell’università e della ricerca, della difesa, dell’economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali. Anche detta missione comprende, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esclusivamente un programma:

- ✓ *Programma 6 “Ricerca nel settore dei trasporti”* finalizzato a favorire:
 - la ricerca nel settore delle costruzioni navali con la partecipazione ad attività in ambito internazionale;
 - lo sviluppo della ricerca nel campo del trasporto su strada, con particolare attenzione al miglioramento della sicurezza promuovendo indagini e studi sull’autotrasporto di persone e cose e nel campo del trasporto su rotaia e aereo;
 - l’incentivazione della ricerca in merito alla sicurezza del trasporto misto ed intermodale, sviluppando il sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti ed effettuando indagini e studi di settore.

➤ *Missione 19 “Casa e assetto urbanistico”* articolata nei due programmi appresso specificati:

- ✓ *Programma 2 “Politiche abitative”* per le attività connesse alla :
 - definizione del programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata;
 - vigilanza su cooperative edilizie;
 - utilizzazione del fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni;
- ✓ *Programma 3 “Politiche urbani e territoriali”* per le azioni nell’ambito di:
 - programmi di riqualificazione urbana e recupero del patrimonio edilizio;
 - monitoraggio e supporto agli enti locali ed alle regioni per la repressione del fenomeno dell’abusivismo edilizio e delle violazioni urbanistiche;
 - programmi di sviluppo del sistema città;
 - pianificazione degli interventi ordinari per la definizione delle linee fondamentali dell’assetto del territorio nazionale;
 - coordinamento con l’Unione Europea in materia di governo del territorio;
 - interventi per pubbliche calamità: primo intervento e risanamento di opere, interventi di ricostruzione in zone terremotate della Campania, Basilicata, Puglia e Calabria (1980-81-82);
 - tutela e valorizzazione dei beni archeologici, architettonici, monumentali, artistici, storici ed etnoantropologici;
 - interventi relativi ai percorsi giubilari della Regione Lazio e città di Roma;
 - Roma Capitale, Città di Urbino.

La Missione “*Casa e assetto urbanistico*” risulta condivisa con il Ministero dell’economia e delle finanze che partecipa ad essa con il programma 1 “*Edilizia abitativa e politiche territoriali*”, nel quale sono ricomprese le attività inerenti:

- i mutui per l'edilizia residenziale a seguito di eventi calamitosi;
 - i trasferimenti ai fondi per le spese sostenute dalle famiglie per esigenze abitative di studenti universitari, il fondo giovani coppie, i fondi per costruzione di immobili della Guardia di Finanza.
- *Missione 32 "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche"*, condivisa con tutti i Ministeri, comprendente due programmi anch'essi comuni per tutte le amministrazioni:
- ✓ *Programma 2 "Indirizzo politico"* rivolto all'espletamento delle seguenti attività:
 - programmazione e coordinamento dell'attività dell'Amministrazione, produzione e diffusione di informazioni generali, predisposizione della legislazione sulle politiche di settore di competenza del Ministero (attività di diretta collaborazione all'opera del Ministro);
 - valutazione e controllo strategico ed emanazione degli atti di indirizzo.
 - ✓ *Programma 3 "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza"* relativo allo svolgimento di:
 - attività strumentali a supporto dell'Amministrazione per garantirne il funzionamento generale (gestione del personale, affari generali, gestione della contabilità, attività di informazione e di comunicazione, etc.).
- *Missione 33 "Fondi da ripartire"*, anch'essa condivisa con tutti i Ministeri e comprendente un unico programma:
- ✓ *Programma 1 "Fondi da assegnare"* in materia di:
 - risorse da assegnare in ambito PA;
 - Fondo consumi intermedi e Fondi da ripartire nell'ambito dell'Amministrazione.

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

A seguito del processo di riorganizzazione conseguente all'unificazione dell'ex Ministero delle infrastrutture e dell'ex Ministero dei trasporti nell'unico Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Amministrazione, in base alle disposizioni del richiamato DPR n. 211/2008, risulta articolata in relazione alle strutture di primo livello, ossia di livello dirigenziale generale:

- a livello centrale, in due Dipartimenti:
 - Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, articolato in n. 9 Direzioni generali;
 - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, anch'esso articolato in n. 9 Direzioni generali;
- a livello periferico in:
 - n. 9 Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, funzionalmente dipendenti dal primo Dipartimento suindicato, comprendenti gli Uffici per le risorse umane, affari generali, programmazione, bilancio e contabilità, gli Uffici tecnici, gli Uffici tecnici per le dighe, gli Uffici per le opere marittime e gli Uffici amministrativi;
 - n. 5 Direzioni generali territoriali, dipendenti dal secondo Dipartimento citato e nelle quali confluiscono gli Uffici motorizzazione civile, i Centri prova autoveicoli e gli Uffici trasporti ad impianti fissi.

Inoltre, alla stregua della nuova organizzazione prevista, operano, altresì, presso il Ministero, con le specifiche peculiarità dei propri status:

- il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, che dipende funzionalmente dal Ministro ai sensi dell'articolo 2 del DPR n. 211/2008 e svolge le funzioni di competenza nelle materie indicate all'art.7 del medesimo DPR;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, articolato in cinque sezioni e che esercita, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del citato DPR n. 211/2008, le funzioni di competenza secondo le modalità previste dal DPR 27 aprile 2006, n. 204;
- la Struttura Tecnica di Missione di cui all'articolo 163 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
- il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici che svolge le funzioni di cui all'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144;
- l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, deputato a svolgere i compiti di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE;
- la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, chiamata a svolgere i compiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;
- la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica ed il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che esercitano le funzioni previste dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284;
- gli altri organismi collegiali previsti da norme di legge.

Tra le strutture suindicate, il menzionato DPR n. 211/2008 individua quali Centri di responsabilità amministrativa del Ministero, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279:

- esplicitamente, all'articolo 3, comma 2, i due Dipartimenti sopra indicati e il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto;
- per rinvio, all'articolo 4, comma 3, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, laddove, come detto, stabilisce che esso esercita le funzioni di competenza secondo le modalità indicate dal DPR 27 aprile 2006, n. 204, che, all'articolo 11, comma 1, prevede che esso costituisce Centro di