

responsabilità amministrativa ai sensi del richiamato articolo 3 del decreto legislativo n. 279/1997 e dell' articolo 7, comma 5, della legge 1 agosto 2002, n. 166.

In particolare, nelle more della piena attuazione delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 8-bis del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25 e di cui al DPCM del 19 novembre 2010, che hanno previsto la riduzione degli uffici di livello dirigenziale non generale e delle relative dotazioni organiche, l'articolazione delle predette strutture dipartimentali del Ministero, nel 2010, è rimasta inalterata rispetto alle previsioni di cui al citato DPR. n. 211/2008. In base a tali previsioni, le medesime strutture sono articolate come di seguito specificato.

Il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, a livello centrale, comprende:

1. la Direzione generale del personale e degli affari generali, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale per le politiche abitative, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale per le infrastrutture stradali, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
6. la Direzione generale per la regolazione e i contratti pubblici, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
7. la Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
8. la Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità ferroviaria, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
9. la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali.

Dal medesimo Dipartimento, a livello periferico, dipendono funzionalmente:

1. il Provveditorato interregionale Piemonte-Valle d'Aosta, con sede in Torino, articolato in quattro uffici dirigenziali non generali;
2. il Provveditorato interregionale Lombardia-Liguria, con sede in Milano e sede coordinata in Genova, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
3. il Provveditorato interregionale Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia, con sede in Venezia e sedi coordinate in Trento e in Trieste, articolato in dodici uffici dirigenziali non generali;
4. il Provveditorato interregionale Emilia-Romagna-Marche, con sede in Bologna e sede coordinata in Ancona, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
5. il Provveditorato interregionale Toscana-Umbria, con sede in Firenze e sede coordinata in Perugia, articolato in otto uffici dirigenziali non generali;
6. il Provveditorato interregionale Lazio-Abruzzo-Sardegna, con sede in Roma e sedi coordinate in l'Aquila e in Cagliari, articolato in dodici uffici dirigenziali non generali, denominati uffici;
7. il Provveditorato interregionale Campania-Molise, con sede in Napoli e sede coordinata in Campobasso, articolato in nove uffici dirigenziali non generali;
8. il Provveditorato interregionale Puglia-Basilicata, con sede in Bari e sede coordinata in Potenza, articolato in sette uffici dirigenziali non generali;
9. il Provveditorato interregionale Calabria-Sicilia con sede in Palermo e sede coordinata in Catanzaro, articolato in nove uffici dirigenziali non generali.

Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, a livello centrale, include:

1. la Direzione generale per la motorizzazione, costituita da n. 9 uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale per la sicurezza stradale, costituita da n. 5 uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale per il trasporto ferroviario, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale per il trasporto pubblico locale, costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
6. la Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acque interne, costituita da n. 7 uffici dirigenziali non generali;
7. la Direzione generale per i porti, costituita da n. 4 uffici dirigenziali non generali;
8. la Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo costituita da n. 6 uffici dirigenziali non generali;
9. la Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, costituita da n. 5 uffici dirigenziali non generali.

A livello periferico, da quest'ultimo Dipartimento di pendono gerarchicamente:

1. la Direzione generale territoriale del Nord-Ovest, per gli uffici aventi sede nelle regioni Piemonte-Valle d'Aosta, Lombardia-Liguria, con sede in Milano, articolata in sedici uffici dirigenziali non generali;
2. la Direzione generale territoriale del Nord-Est, per gli uffici aventi sede nelle regioni Veneto-Trentino-Alto Adige-Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, con sede in Venezia, articolata in dodici uffici dirigenziali non generali;
3. la Direzione generale territoriale del Centro-Nord e Sardegna, per gli uffici aventi sede nelle regioni Toscana-Umbria, Marche-Lazio e Sardegna, con sede in Roma, articolata in dodici uffici dirigenziali non generali;
4. la Direzione generale territoriale del Centro-Sud per gli uffici aventi sede nelle regioni Campania-Abruzzo e Molise, con sede in Napoli, articolata in otto uffici dirigenziali non generali;
5. la Direzione generale territoriale del Sud e Sicilia, per gli uffici aventi sede nelle regioni: Puglia-Basilicata, Calabria e Sicilia con sede in Bari, articolata in nove uffici dirigenziali non generali.

Per quanto concerne, specificatamente, l'organizzazione delle strutture di 2° livello, ossia degli uffici di livello dirigenziale non generale sia dell'articolazione centrale che periferica del Ministero, si precisa che la stessa, già disciplinata con decreto ministeriale del 2 aprile 2009, n. 307, in attuazione del citato DPR n. 211/2008, risulta in corso di modifica, a seguito della riduzione, come già specificato, di detti uffici e delle relative dotazioni organiche determinata con il suindicato DPCM del 19 novembre 2010, in attuazione del richiamato art. 2, comma 8-bis del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25. Tale DPCM, infatti, ha previsto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, da emanare ai sensi dell'art. 4, comma 4, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, provvede all'individuazione ed alla definizione dei compiti degli uffici e dei posti di funzione di livello dirigenziale non generale, nonché alla loro distribuzione nelle strutture di livello dirigenziale generale in cui si articola l'amministrazione, nella misura corrispondente al contingente numerico dei dirigenti di seconda fascia, come stabiliti, in riduzione, nel medesimo DPCM. Il decreto ministeriale in questione, di modifica del precedente del 2 aprile 2009, n. 307, è stato adottato in data 29 aprile 2011 ed è in corso di registrazione presso i competenti organi di controllo.

Il Ministero così articolato esercita, ai sensi del menzionato DPR n. 211/2008, le funzioni previste dall'articolo 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e successive modificazioni, nelle seguenti aree funzionali:

- a) programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, ivi comprese le reti elettriche, idrauliche e acquedottistiche, e delle altre opere pubbliche di competenza dello Stato, ad eccezione di quelle in materia di difesa; qualificazione degli esecutori di lavori pubblici; costruzioni nelle zone sismiche;
- b) edilizia residenziale: aree urbane;
- c) navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sui porti; demanio marittimo; sicurezza della navigazione e trasporto nelle acque interne; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e trasporto aereo;
- d) trasporto terrestre, circolazione dei veicoli e sicurezza dei trasporti terrestri;
- d-bis) sicurezza e regolazione tecnica, salvo quanto disposto da leggi e regolamenti, concernenti le competenze disciplinate dagli articoli 41 e 42, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 300/1999, ivi comprese le espropriazioni;
- d-ter) pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale, realizzazione delle opere corrispondenti e valutazione dei relativi interventi;
- d-quater) politiche dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane.

Inoltre, in base alla medesima normativa di riforma del Ministero e del decreto legislativo n. 300/1999, il Ministero svolge funzioni e compiti di:

- monitoraggio, controllo e vigilanza nelle predette aree funzionali;
- vigilanza sui gestori del trasporto derivanti dalla legge, dalla concessione e dai contratti di programma o di servizio, fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79;
- vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
- organismo investigativo, secondo quanto previsto dagli articoli 4 e 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

In particolare, circa le specifiche competenze delle principali strutture organizzative suindicate, si precisa quanto segue:

- il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale, ai sensi dell'art. 3 del DPR n. 211/08, esercita le funzioni e i compiti di spettanza statale, di cui all'art. 42 del decreto legislativo n. 300/99, nelle aree di pertinenza così individuate: politiche per il personale; coordinamento e supporto alla redazione del bilancio del Ministero; relazioni sindacali; affari generali; infrastrutture ferroviarie ed interoperabilità ferroviaria; identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con particolare riferimento all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale; pianificazione generale delle infrastrutture; monitoraggio dei progetti internazionali e comunitari; pianificazione strategica di settore; gestione dei programmi d'iniziativa comunitaria; regolazione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; realizzazione di programmi speciali; grandi eventi; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; rete nazionale stradale ed autostradale; convenzioni uniche autostradali e relativi piani economico-finanziari; edilizia residenziale; edilizia demaniale; politiche abitative e dell'edilizia, concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane; programmi di riqualificazione urbana; repressione dell'abusivismo; dighe ed infrastrutture idriche ed elettriche; norme tecniche di costruzione e sicurezza nell'esecuzione delle opere pubbliche; verifica del rispetto dei piani di sicurezza e delle norme di sicurezza; sicurezza nelle gallerie; monitoraggio delle infrastrutture per la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa;

- I Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, ferme restando le competenze in materia infrastrutturale delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano, assicurano, in sede decentrata, l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di

cui all'articolo 42, comma 1, lettere a), b), d-ter), d-quater) e, per quanto di competenza, lettera d-bis) del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni.

Fatto salvo quanto disposto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 e dai conseguenti provvedimenti di attuazione, i Provveditorati interregionali svolgono, in particolare, le funzioni di competenza nei seguenti ambiti di attività:

- opere pubbliche di competenza del Ministero;
- attività di vigilanza sulle opere pubbliche finanziate dal Ministero e da altri Enti pubblici;
- attività di supporto su base convenzionale nella programmazione, progettazione ed esecuzione di opere anche di competenza di Amministrazioni non statali, anche ad ordinamento autonomo, economico e non, nonché di Enti ed organismi pubblici;
- attività di competenza statale di supporto alla repressione dell'abusivismo edilizio;
- supporto all'attività di vigilanza sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture autostradali;
- supporto alla attività di gestione dei programmi di iniziativa comunitaria;
- attività di vigilanza per l'edilizia economica e popolare;
- supporto alle attività della Direzione generale per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture;
- supporto alla Direzione generale per le infrastrutture stradali, per le attività di competenza;
- espletamento del servizio di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

■ il Consiglio Superiore dei lavori pubblici esercita, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del medesimo DPR n. 211/08, le funzioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 2006, n. 204. Alla stregua dell'art. 2 di tale ultimo decreto, il Consiglio:

a) svolge funzioni consultive ed esprime pareri circa:

- i progetti di lavori pubblici di competenza statale e i progetti relativi all'informatica ed alle infrastrutture tecnologiche a servizio dei trasporti, di cui al comma 1, lettera a) del medesimo articolo 2;
- le linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale, le linee generali della programmazione delle grandi reti di interesse nazionale, i piani aeroportuali e le vie di navigazione di interesse nazionale, i programmi di lavori pubblici, i progetti delle opere pubbliche o di interesse pubblico, i progetti delle altre amministrazioni pubbliche;
- ogni altra questione, ove sia previsto dalle norme vigenti;
- i testi delle norme tecniche di cui al comma 2, lettere a) e b) del medesimo art. 2, nonché le relative circolari e linee guida;
- le questioni pertinenti comunque le predette materie sottoposte al suo esame dagli organi costituzionali, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, da singoli Ministri, dai presidenti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, dagli enti locali, da altri enti pubblici, dalla Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici e dalle altre autorità indipendenti;
- b) cura la predisposizione delle norme tecniche fondamentali sulla sicurezza minima delle costruzioni da osservarsi su tutto il territorio nazionale;
- c) esercita il coordinamento tecnico-scientifico dell'attività normativa, nazionale ed in ambito europeo, nei settori indicati al comma 3 dell'art. 2 sopra menzionato;
- d) esercita, d'intesa con il Consiglio nazionale delle ricerche, la vigilanza sugli enti di cui alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998, che svolgono le funzioni di organismo di normalizzazione limitatamente al campo dell'ingegneria civile e strutturale ai sensi degli articoli 4 e 5 della legge 21 giugno 1986,n. 317, e successive modificazioni;
- e) su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può svolgere specifiche missioni tecniche in merito a problematiche di particolare complessità;
- f) svolge attività di consulenza per l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, per le questioni di ordine tecnico e per ogni altra questione per la quale l'Autorità ritiene di richiedere il parere;
- g) predispone annualmente una relazione al Parlamento che dia conto dell'attività svolta, nonché delle principali tematiche emerse nel corso dell'anno nei diversi settori dell'ingegneria.

■ il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, ai sensi dell'art. 3 del DPR n. 211/08, esercita le funzioni e i compiti di spettanza statale, di cui all'art. 42 del decreto legislativo n. 300/99, nelle aree di pertinenza così individuate: programmazione, indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporti terrestri; omologazione di veicoli ed abilitazione conducenti; programmazione e regolazione in materia di trasporto intermodale; trasporto pubblico locale; piani urbani della mobilità, trasporto su ferrovia; vigilanza sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie; autotrasporto di persone e cose; monitoraggio, elaborazione e controllo dei dati statistici; conto nazionale dei trasporti; sistemi di trasporto a impianti fissi; trasporti esercitati in regime di concessione; sicurezza e regolazione tecnica dei trasporti terrestri; coordinamento, direzione e controllo delle attività delle direzioni generali territoriali; indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo; vigilanza sulle autorità portuali e sulle attività nei porti; demanio marittimo; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; aviazione civile e vigilanza sugli enti di settore; rapporti con organismi internazionali, comunitari e nazionali in materia di trasporto terrestre, marittimo ed aereo; informatica di servizio, comunicazione istituzionale, consulenza tecnico-informatica alle direzioni generali ed alle strutture facenti capo al dipartimento di cui alla lettera a); coordinamento e propulsione delle attività delle Direzioni generali territoriali.

■ Le Direzioni generali territoriali, ferme restando le competenze in materia di trasporti attribuite alle regioni, anche a statuto speciale, e alle province autonome di Trento e Bolzano e fatto salvo quanto disposto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e dai conseguenti provvedimenti di attuazione, assicurano, in sede periferica, l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'articolo 42, comma 1, lettere c), d) e, per quanto di competenza, lettera d-bis), del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e successive modificazioni. In particolare, dette Direzioni svolgono le funzioni di competenza nei seguenti ambiti di attività:

- attività in materia di omologazione dei veicoli a motore, loro rimorchi, componenti ed unità tecniche indipendenti;
- attività in materia di collaudi e revisione dei veicoli in circolazione;
- attività in materia di conducenti: rilascio di patenti, certificati di abilitazione professionale;
- attività in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianto fisso di competenza statale;
- compiti di supporto tecnico e amministrativo per la realizzazione dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;
- attività in materia di navigazione interna di competenza statale;
- attività in materia di immatricolazioni veicoli;
- circolazione e sicurezza stradale;
- rapporti istituzionali con le regioni, le province e con gli enti locali;
- funzioni di certificazione di qualità, ispezione e controllo tecnico;
- gestione del contenzioso nelle materie di competenza;
- coordinamento dell'interoperabilità dei sistemi di trasporto;
- espletamento del servizio di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- consulenza, assistenza, servizio, su base convenzionale, a pubbliche amministrazioni ed enti pubblici anche ad ordinamento autonomo nelle materie di competenza;
- attività in materia di autotrasporto;
- attività di formazione, aggiornamento e ricerca.

■ Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ai sensi dell'art. 7 del DPR n. 211/2008, svolge le funzioni di competenza del Ministero nelle seguenti materie:

- ricerca e soccorso in mare e nei laghi maggiori, organizzando e coordinando le relative attività di formazione, qualificazione ed addestramento;
- gestione operativa, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo;

- esercizio delle competenze in materia di sicurezza della navigazione marittima, inchieste sui sinistri marittimi e indagini sulle cause e circostanze dei sinistri marittimi a navi da carico e passeggeri, ivi compreso il supporto organizzativo alla Commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi;
- rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione marittima;
- personale marittimo e relative qualifiche professionali; certificazione degli enti di formazione e di addestramento del personale marittimo; gestione del sistema informativo della gente di mare;
- coordinamento delle attività, organizzazione e ispezioni relative ai servizi delle capitanerie di porto;
- predisposizione della normativa tecnica di settore;
- impiego del personale militare del Corpo delle capitanerie di porto;
- vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce.

Inoltre, in base al medesimo art. 7 sopra richiamato:

- a) il Corpo delle capitanerie di porto svolge, in sede decentrata, le attribuzioni previste dal Codice della navigazione e dalle altre leggi speciali nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i servizi informativi e statistici, che esercita il relativo coordinamento funzionale tramite il Comando generale;
- b) il Corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera continua a svolgere gli ulteriori compiti previsti dalla normativa vigente secondo le direttive dei Ministri competenti, prevedendo l'impiego di personale in funzione di collegamento per gli aspetti connessi alle materie di competenza.

Circa, poi, le risorse umane da adibire al funzionamento delle articolazioni centrali e periferiche del Ministero unificato, si precisa che la dotazione organica prevista, ai sensi dell'art. 14 del DPR n. 211/2008, nella tabella A allegata al medesimo decreto, è stata modificata, in riduzione, sia in relazione al personale dirigenziale di livello non generale che in relazione al personale non dirigenziale, con il menzionato DPCM del 19 novembre 2010, in attuazione, dell'art. 2, comma 8-bis del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25. A seguito di tale modifica, la nuova dotazione organica del Ministero risulta determinata in complessive 9.514 unità così suddivise:

- n. 298 unità dirigenziali, di cui n. 47 di I fascia e n. 251 di II fascia;
- n. 9.216 unità di personale delle Aree funzionali, di cui n. 3359 di Area III, n. 5.088 di Area II e n. 769 di Area I.

L'ulteriore ripartizione dei contingenti di personale, come sopra determinati, nelle strutture centrali e periferiche in cui si articola l'Amministrazione, nonché, nell'ambito delle Aree prima, seconda e terza, in fasce retributive e profili professionali, in base a quanto previsto dal medesimo DPCM del 19 novembre 2010, è da determinarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare al termine della procedura di individuazione dei profili professionali di cui all'art. 7, comma 3, del CCNL del comparto Ministeri sottoscritto il 14 settembre 2007.

Rispetto alla predetta dotazione organica, il personale addetto alle strutture centrali e periferiche del Ministero, ossia in effettivo servizio, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, è risultato in totale, nel 2010, di 8.752 unità così suddivise:

- n. 267 unità dirigenziali, di cui n. 47 di I fascia e n. 220 di II fascia;
- n. 8.485 unità di personale delle Aree funzionali, di cui n. 2890 di Area III, n. 4843 di Area II e n. 752 di Area 1.

Al riguardo si allegano:

- il prospetto riassuntivo della dotazione organica del Ministero ai sensi del suindicato DPCM del 19 dicembre 2010, nonché del personale addetto, comprensivo del personale comandato da altre Amministrazioni, nel medesimo anno 2010, alle strutture centrali e periferiche dello stesso

Ministero (tav. 2), con la precisazione che i dati relativi sono in corso di elaborazione ai fini del conto annuale 2010 e, pertanto, suscettibili di minime variazioni;

- il prospetto del medesimo personale suddiviso per categorie professionali e tipologia di contratto lavorativo, con l'indicazione della retribuzione media, come da dati definitivi del Conto annuale 2009 e da dati in corso di elaborazione e suscettibili di qualche scostamento ai fini del Conto annuale 2010 (tav. 3).

*4. Il quadro degli obiettivi strategici correlati alle priorità politiche, missioni e programmi.
Risultati conseguiti.*

Come specificato al paragrafo 1, con la direttiva ministeriale del 4 gennaio 2010, n. 01/3.1/SECIN sono stati fissati, per l'attuazione di ciascuna delle priorità politiche previste dall'atto di indirizzo del 25 febbraio 2009, n. 140/3.1, gli obiettivi strategici ed i connessi obiettivi operativi da perseguire, nel medesimo anno 2010, da parte delle strutture ministeriali interessate, in correlazione alle predette missioni e ai connessi programmi del bilancio del Ministero.

Si fornisce in allegato un quadro riepilogativo dei menzionati obiettivi strategici e della loro correlazione con le priorità politiche, le missioni e i programmi sopra specificati (tav. 4), nonché un quadro riassuntivo delle risorse finanziarie stanziate, impegnate e spese nell'anno 2010, in relazione alle medesime missioni e programmi, raffrontate con quelle dell'anno 2009 e, limitatamente agli stanziamenti di competenza con quelle previste per il 2011 e il 2012 (tav. 5). In proposito, si precisa che gli stessi dati sono stati estrapolati:

- per il 2009 e il 2010, da tabelle fornite dalla Ragioneria generale dello Stato;
- per il 2011 e il 2012 dal bilancio di previsione delle Stato per l'anno finanziario 2011 e bilancio pluriennale per il triennio 2011-2013 (legge 13 dicembre 2010, n. 221).

Confrontando, nell'insieme, i dati degli stanziamenti definitivi di competenza 2010 con quelli dell'esercizio finanziario 2009, emerge che:

- La missione “L'Italia in Europa e nel mondo”, comprendente il solo programma “Cooperazione economica, finanziaria e tecnologica” e istituita in sede di variazione del bilancio 2009 del Ministero, registra un aumento di circa 3 milioni di euro.
- La missione “Ordine pubblico e sicurezza”, comprendente il solo programma “Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste”, risulta in aumento di circa 108,5 milioni di euro. In proposito, è però da evidenziare che, nell'ambito del programma in parola, a fronte di detto aumento dovuto agli incrementi per gli investimenti destinati alla realizzazione del sistema V.T.S. (Vessel Traffic Service) e ai nuovi e maggiori compiti in materia di gestione dei sistemi di monitoraggio del traffico marittimo, nonché agli incrementi per le spese destinate al sostegno per l'alta formazione del personale relativo al settore della nautica da diporto, si è registrato, a partire dal 2009, un taglio di circa il 30% delle spese per consumi intermedi, che ha determinato le difficoltà operative indicate in corrispondenza degli obiettivi strategici correlati al programma suindicato.
- La missione “Diritto alla mobilità”, comprendente 7 programmi, ha subito complessivamente una riduzione di circa 392,7 milioni di euro. I programmi maggiormente penalizzati risultano:
 - “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne”, con un “taglio” di circa 285,7 milioni di euro;
 - “Sviluppo e mobilità locale”, con un taglio di circa 136,7 milioni di euro.

Seguono:

- “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo e “Gestione della sicurezza e della mobilità stradale”, con un taglio per ciascuno degli stessi di circa 34,8 milioni di euro.

Il “taglio minore” è stato subito dal programma :

- “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”, che registra una riduzione di circa 6,7 milioni di euro.

Nell'ambito della medesima missione “Diritto alla mobilità” registrano, invece, maggiori dotazioni, rispetto al 2009, i programmi:

- “Logistica ed intermodalità nel trasporto”, con un aumento di circa 100,7 milioni di euro e “Sistemi portuali, con un aumento di circa 5,3 milioni di euro.

- La missione ”Infrastrutture pubbliche e logistica”, comprendente anch'essa 7 programmi, risulta complessivamente in aumento di circa 724,3 milioni di euro.

Nell'ambito della stessa missione, i programmi che hanno beneficiato dei maggiori aumenti di stanziamento sono nell'ordine:

- "Edilizia statale e interventi speciali, con un aumento di circa 479,2 milioni di euro;
- "Opere strategiche", con un aumento di circa 295 milioni di euro;
- "Sistemi stradali, autostradali e intermodali", con un aumento di circa 162,3 milioni di euro;
- "Sicurezza vigilanza e regolamentazione delle infrastrutture, con un aumento di circa 1,4 milioni di euro;
- "Infrastrutture portuali ed aeroportuali", con una riduzione di circa 72.000 euro.

Risultano, invece, in diminuzione i programmi "Sistemi ferroviari", con una riduzione di circa 139,7 milioni di euro e "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici", con una riduzione di circa 73,9 milioni di euro.

- La missione "Ricerca e innovazione", comprendente il solo programma "Ricerca nel settore dei trasporti", già dotata di stanziamenti esigui nel 2009, è stata ridotta di circa 3,8 milioni di euro;
- La missione "Casa e assetto urbanistico", comprendente 2 programmi, è quella che ha subito maggiori "tagli" negli stanziamenti. Complessivamente, detti "tagli" ammontano a circa 1.405,6 milioni di euro. In particolare, il programma "Politiche abitative" ha subito una riduzione di stanziamenti di circa 1033,8 milioni di euro, mentre il programma "Politiche urbane e territoriali" ha subito un "taglio" di circa 371,8 milioni di euro.
- La missione "Fondi da ripartire", comprendente il solo programma "Fondi da assegnare, registra, a sua volta, una riduzione di 294,1 milioni di euro.
- La missione "Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche", comprendente 2 programmi, ha subito anch'essa una riduzione complessiva di circa 102,7 milioni di euro, di cui circa 100,4 milioni risultano in detrazione al programma "Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza" e circa 2,2 milioni di euro al programma "Indirizzo politico".

In ordine, poi, ai risultati conseguiti mediante le attività rivolte alla realizzazione di dette priorità politiche e al raggiungimento dei relativi obiettivi strategici, in connessione con le specifiche missioni e i programmi del bilancio, si fa presente quanto segue.

Priorità politica 1 "Sviluppo delle infrastrutture e Grandi Opere"

Obiettivi strategici correlati:

- ✓ "Proseguimento dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali"
- ✓ "Proseguimento dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie"
- ✓ "Proseguimento dell'attività di rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture idriche"

I tre obiettivi sopra specificati sono tutti correlati, nell'ambito della missione "Infrastrutture pubbliche e logistica", al programma di bilancio "Opere strategiche" e, nell'ordine, rispettivamente, ai programmi "Sistemi stradali, autostradali e intermodali", "Sistemi ferroviari", "Sistemi idrici, idraulici ed elettrici. Pertanto, di seguito, si riferirà, prima, in ordine al programma comune e, poi, in ordine a quelli specifici di ciascun settore interessato.

Il programma "Opere strategiche" è finalizzato fondamentalmente a dare attuazione alla c.d. "legge obiettivo" n. 443/2001, in base alla quale è stato varato un Programma di Infrastrutture Strategiche, approvato con delibera CIPE del 21. 12. 2001, per un costo iniziale di 125,9 miliardi di euro. Successivamente, tale programma, che prevede una molteplicità di interventi sui principali corridoi stradali e ferroviari, sui tre valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero, sui

sistemi urbani, sugli schemi idrici del Mezzogiorno, sulla difesa della laguna veneta, è stato modificato e integrato.

In particolare, i costi totali del Programma, con delibera CIPE n.130/2006, sono stati rideterminati in aumento dai predetti 125,9 a 174,3 miliardi di euro e, da ultimo, con delibera CIPE n.181/2010, a 233,1 miliardi di euro, con integrazione delle opere nello stesso incluse. Con quest'ultima delibera, il CIPE ha in sostanza espresso parere favorevole in ordine all'Allegato 8 "Infrastrutture" della Decisione di finanza pubblica 2011-2013 e ha deliberato l'integrazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche, già aggiornato con la menzionata delibera n.130/2006, con gli ulteriori interventi indicati nell'allegato 1 della nuova delibera.

Come specificato nel predetto Allegato "Infrastrutture", che tratteggia le linee della politica economica e finanziaria da perseguire nel settore, per l'arco temporale di riferimento 2010-2013, l'anno 2010 è da ritenersi un anno "cerniera" tra il decennio precedente 2001-2010 e il decennio successivo 2010-2020.

In particolare, il passato decennio risulta caratterizzato da una ripresa eccezionale degli investimenti nel settore, come testimoniato da due dati: dal 1985 al 2001 erano stati investiti per interventi legati alla infrastrutturazione organica del Paese solo 7 miliardi di euro, dal 2002 al 2010 sono stati approvati progetti, appaltate e cantierate opere per un valore globale di circa 68 miliardi di euro.

Fino al 2002, il parco progetti relativo alle infrastrutture chiave del Paese non superava la soglia del 10% del Programma Infrastrutture Strategiche nel suo complesso, approvato con la delibera CIPE n. 121/2001; la parte restante era costituita, nel migliore dei casi, da studi di fattibilità. Al 2010, il parco progetti supera la soglia del 75% del Programma, come rivisitato con la delibera CIPE n. 130/2006. Al medesimo anno, durante questa Legislatura, si è riusciti, a far progettare, istruire e sottoporre all'approvazione del CIPE, interventi per un valore globale di circa 45 miliardi di euro.

Nello specifico, è da sottolineare che interventi che fino a due anni prima erano solo atti progettuali, al 2010 risultano progetti approvati dal CIPE, in molti casi cantierati, in alcuni casi finiti. Al riguardo, l'Allegato "Infrastrutture" sopra specificato indica sinteticamente i risultati conseguiti, alla data di approvazione dello stesso in Consiglio dei Ministri, in ordine ad alcuni tra i più importanti di detti interventi, come di seguito riportato:

Il nuovo tunnel ferroviario del Brennero	Non solo il CIPE ha approvato il progetto ma è stato realizzato un tunnel pilota lungo 10 Km
Il passante di Mestre	Completato
La BreBeMi	Lavori cantierati
La Pedemontana lombarda	Una parte dei lavori già cantierati e per una seconda parte è in corso la gara
Nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino - Lione (opera inserita nella Legge Obiettivo)	Si dispone finalmente del progetto da sottoporre entro ottobre al CIPE e sono in corso i sondaggi.
Asse ferroviario AV Milano – Genova. Terzo valico dei Giovi	In corso l'affidamento dei lavori. Si realizza un valico con una galleria di 39 Km che consente al porto di Genova di interagire con il retroporto.
Asse ferroviario AV Milano – Verona	In corso l'affidamento dei lavori. Si annulla in tal modo la saturazione oggi presente sui collegamenti ferroviari tra Milano e Venezia. Si rende fluido il Corridoio 5.
Gronda ferroviaria di Genova	In corso lavori per oltre 700 milioni di €

L'asse autostradale CISA	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto
La Variante di Valico autostradale	È in avanzata fase di realizzazione
L'asse autostradale Livorno–Civitavecchia	È stato approvato il progetto dal CIPE ed è stato cantierato un primo lotto
La terza corsia raccordo anulare di Roma	Completato al 90%
Asse autostr. Salerno – Reggio Calabria	Aperti cantieri per oltre 6 miliardi di €
La Strada Statale Ionica	Il CIPE ha approvato interventi per circa 1,7 miliardi di € e sono in corso lavori per oltre 800 milioni di €
L'asse autostradale Palermo - Messina	Completato
L'autostrada Catania – Siracusa	Completato
Nodo ferroviario di Palermo	Sono in corso i lavori per oltre 900 milioni di €
L'autostrada Ragusa – Catania	È in corso la gara per l'affidamento della concessione.
L'asse ferroviario Pontremolese	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto
Le reti metropolitane di Milano	Praticamente sono stati approvati dal CIPE le tratte M1, M2, M3, M4, M5. Per M4 è in corso la gara e per M5 si stanno affidando i lavori
Le reti metropolitane di Roma	La Linea C è stata approvata dal CIPE e sono in corso i lavori su oltre il 60% del percorso. La linea B1 sarà completata entro il 2011.
La metropolitana di Brescia	Sono in corso i lavori. L'avanzamento è di oltre il 70%
Le reti metropolitane di Napoli	Sono in corso lavori per oltre 2,8 miliardi di €
Le reti metropolitane di Catania	Sono stati approvati dal CIPE e sono in corso interventi per oltre 200 milioni di €
Il Mo.SE.	Approvato dal CIPE oggi ha un avanzamento di oltre il 70%
Il Ponte sullo Stretto	Sono partite le opere a terra ed entro la fine del corrente anno disporremo del progetto definitivo
Schemi idrici del Mezzogiorno	Sono appaltati e/o cantierati interventi per oltre 1,6 miliardi di €

Pertanto, si evidenzia che sul valore complessivo del programma così come si è evoluto in 10 anni, pari, come detto, a circa 231 miliardi di euro, il valore del deliberato CIPE (c.d."perimetro CIPE") ha raggiunto l'importo di circa 130 miliardi di euro, con una copertura finanziaria di circa 89,2 miliardi di euro ed un fabbisogno residuo di 142,7 miliardi di euro. Delle risorse disponibili la quota privata è pari a 36 miliardi di euro. Il valore, poi, delle opere ubicate nel Mezzogiorno sul menzionato valore complessivo di 231 miliardi di euro è pari a circa 84 miliardi di euro (oltre il 36%, mentre fino al 2001 la soglia percentuale delle infrastrutture nel Mezzogiorno non superava mai l'8%).

Ciò premesso, si sottolinea che nel citato documento programmatico di settore, al quale si rinvia per un quadro esaustivo in materia, è possibile rinvenire:

- ◆ l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche, con tutti gli interventi di cui alle citate delibere CIPE n. 121/2001 e n. 130 del 2006;
- ◆ l'elenco delle opere da finanziare o avviare nel triennio 2010-2013;
- ◆ l'elenco delle opere già ultimate, finanziate o avviate, di quelle a prevalente valenza regionale e di quelle ad avanzamento progettuale insufficiente;
- ◆ l'elenco delle opere a prevalente valenza regionale realizzabili entro il 2013, che potranno essere avviate in presenza di adeguato finanziamento regionale;
- ◆ lo stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE;
- ◆ i progetti presso la Struttura tecnica di missione in avanzata fase istruttoria.

Circa, poi, il programma di bilancio “Opere strategiche”, al quale afferiscono le attività per la realizzazione delle infrastrutture in parola, nel rinviare alla tav. 5 allegata per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti (spese di cassa) relativi all’anno 2010, si evidenzia che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini dalla compilazione di detta tavola, emerge che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 93,12;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 93,71;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 37,53.

Passando ad illustrare le attività poste in essere nel 2010, facenti capo agli ulteriori programmi di bilancio correlati agli obiettivi in esame, si precisa quanto segue.

“Sistemi stradali, autostradali e intermodali”

Tra le principali azioni perseguite nell’anno di riferimento, si evidenziano:

- ❖ Implementazione dell’attività di vigilanza ed impulso, da parte delle competenti strutture ministeriali, in ordine alle opere già finanziate ed in corso di esecuzione affidate all’ANAS, alle Concessionarie autostradali vigilate da IVCA/ANAS ed agli Enti pubblici, ai fini del rilancio degli interventi prioritari in materia di infrastrutture stradali;
- ❖ Elaborazione, in collaborazione con il Ministero dell’economia e delle finanze, dello schema di DPCM, con il quale, in attuazione dell’art. 15, comma 1, del decreto legge n. 78/2010 convertito, con modificazioni dalla legge n. 122/2010 e successive modifiche, sono stabiliti “criteri e modalità per l’applicazione entro il 30 aprile 2011 del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS S.p.a., in relazione ai costi di investimento e di manutenzione straordinaria oltre che quelli relativi alla gestione, nonché l’elenco delle tratte da sottoporre a pedaggio”;
- ❖ Cura dell’istruttoria per l’adozione del D.P.C.M. del 25 giugno 2010 che, in attuazione dell’art.15, comma 2, del medesimo decreto legge n. 78/2010, ha individuato le stazioni di esazione delle autostrade a pedaggio assentite in concessione, che si interconnettono con le autostrade e i raccordi autostradali in gestione diretta ANAS, presso le quali, a decorrere dal 1° luglio 2010 e fino alla data di applicazione dei pedaggi di cui allo stesso art. 15, comma 1, si applica la maggiorazione tariffaria forfettaria di un euro per le classi di pedaggio A e B e di due euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, IVA esclusa. Tali maggiorazioni, in base alla norma di riferimento, non devono comunque comportare un incremento superiore al 25% del pedaggio altrimenti dovuto. Al riguardo, si precisa che, seguito dei ricorsi proposti da diversi Enti locali dinanzi agli organi di giustizia amministrativa, il predetto D.P.C.M. è stato sospeso, con ordinanze cautelari confermate in appello;

❖ Svolgimento della complessa istruttoria finalizzata, in attuazione degli artt. 2, comma 202, della legge n.191/2009 e 47, comma 1, lettera a), del richiamato decreto legge n. 78/2010, di modifica dell'art. 8 – duodecies del decreto legge n. 59/2008, convertito dalla legge n.101/2008, a sottoporre al CIPE, per le prescrizioni di competenza, i seguenti atti convenzionali tra ANAS S.p.A e relative società concessionarie:

1. Autostrada dei Fiori (sottoscritta in data 2.9.2009);
2. S.A.L.T. (sottoscritta in data 2.9.2009);
3. Autocamionale della CISA S.p.A. (sottoscritta in data 03/03/2010);
4. S. A. V. (sottoscritta in data 2.9.2009);
5. S. I. T. A. F. (sottoscritta in data 22.12.2009);
6. Tangenziale di Napoli S.p.A. (sottoscritta in data 29.07.2009);
7. S. A. T. - Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (sottoscritta in data 11.03.2009);
8. R.A.V. - Raccordo Autostradale Valle D'Aosta S.p.A. (sottoscritta in data 29.12.2009);
9. Strada dei Parchi S.p.A. (sottoscritta in data 18.11.2009);
10. Società Autostrade Meridionali S.p.A. (sottoscritta in data 29.07.2009);
11. Torino – Savona S.p.A. (sottoscritta in data 18.11.2009);
12. Atto Aggiuntivo alla convenzione unica di Autovie Venete S.p.A. (sottoscritto in data 18.11.2009).

In proposito, si fa presente che, nelle sedute del 13 maggio e del 22 luglio 2010, il CIPE ha formulato, con apposite delibere, il proprio parere, con prescrizione, in ordine ai suddetti schemi di convenzione. Nei mesi di novembre e dicembre 2010, l'ANAS, in attuazione di quanto disposto dalla normativa sopra richiamata ha sottoscritto con le menzionate concessionarie gli atti di recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE rendendo, di fatto, efficaci i relativi schemi di convenzione. Inoltre, nel mese di novembre 2010, lo schema di convenzione unica sottoscritto tra la società ANAS e la concessionaria "Brescia-Verona-Vicenza-Padova" S.p.A in data 30 luglio 2010, per procedere al riequilibrio del piano economico finanziario, è stato sottoposto all'attenzione del CIPE che ha espresso, in merito, parere, con prescrizioni, nella seduta del 18 novembre 2010, con delibera in corso di registrazione presso la Corte dei Conti;

❖ Prosecuzione degli interventi per l'attuazione della normativa che prevede la possibilità di costituire società miste ANAS S.p.A e Regioni alle quali trasferire, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore attribuiti all'ANAS, al fine della realizzazione di infrastrutture autostradali, previste dagli strumenti di programmazione vigenti. La norma che ha previsto inizialmente tale possibilità è contenuta nell'art.1, comma 979, della legge n. 296/2006 (legge finanziaria per il 2007), che ha disposto che "le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS S.p.A. per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano, delle tangenziali esterne di Milano, sono trasferite da ANAS S.p.A. medesima ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato". Successivamente, la legge finanziaria per il 2008 ha concesso la facoltà di costituire dette società miste a tutte le Regioni (art. 2, comma 289, della legge finanziaria 244/2007). La medesima legge (art. 2, comma 290) ha previsto anche la costituzione della Società mista ANAS/Regione Veneto per la gestione del "Passante Autostradale di Mestre". In attuazione della predetta normativa sono state costituite le seguenti Società miste tra l'ANAS e le Regioni:

- Società "Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A." – CAL partecipata dall'ANAS e dalla "Infrastrutture Lombarde" S.p.A. (di proprietà della Regione Lombardia e da essa interamente partecipata) per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, costituita nel 2007.

Nel 2010, al fine di regolare il rapporto di concessione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la predetta Società CAL con modalità analoghe (per quanto applicabili) a quelle operanti tra Ministero ed ANAS S.p.A., si è provveduto alla stipula, tra lo stesso Ministero e la società CAL , di un atto ricognitivo della convenzione di concessione vigente con ANAS;

- Società “Autostrada del Molise S.p.A.” partecipata dall’ANAS e dalla Regione Molise, costituita nel 2008 per la realizzazione e gestione di infrastrutture autostradali ed, in particolare, dell’autostrada A 14-A1 Termoli-San Vittore. Nel 2010, la competente struttura ministeriale ha posto in essere l’attività propedeutica alla stipula di un atto ricognitivo della convenzione di concessione vigente tra il Ministero ed ANAS S.p.A., al fine di regolare con modalità analoghe (per quanto applicabili) anche il rapporto di concessione con la Società “Autostrada del Molise S.p.A.”;
- Società “Concessioni Autostradali Venete S.p.A” – CAV, partecipata dall’ANAS e dalla Regione Veneto, costituita nel 2008 per il compimento e l’esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l’Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste e delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova, quest’ultima precedentemente affidata alla società Autostrada Padova-Venezia S.p.a. La Società, inoltre, conformemente a quanto disposto dalla delibera CIPE del 26 gennaio 2007, ha come fine il compimento e l’esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti sulla rete viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- Società “Autostrade del Lazio S.p.A.” partecipata dall’Anas e dalla Regione Lazio, costituita nel 2008 per il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la procedura ad evidenza pubblica per l’affidamento della concessione per la realizzazione del progetto integrato Corridoio intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna Valmontone, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale. Alla società è demandato l’esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore trasferiti dai soci;
- Società “Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.”- CAP partecipata dall’ANAS e dalla Regione Piemonte, costituita nel 2008 per il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti all’esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione della Tratta Biella-A26 Casello di Romagnano-Ghemme della Pedemontana Piemontese di sezione autostradale, della Tratta autostradale Biella-A4 Torino-Milano casello di Santhià della Pedemontana Piemontese, dell’infrastruttura autostradale collegamento multimodale di corso Marche a Torino, della tangenziale autostradale est di Torino, del Raccordo autostradale Strevi-Predosa, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale;

❖ Partecipazione ai processi di formazione e recepimento delle normative comunitarie di settore. In particolare, la competente struttura ministeriale ha seguito:

- l’ultimazione della procedura per il recepimento della direttiva 1999/62/CE, cosiddetta *Eurovignette*, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibito al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture. Lo schema di decreto legislativo di recepimento della citata direttiva, predisposto in sede ministeriale, è stato definitivamente approvato dal Consiglio dei Ministri del 13 gennaio 2010 e pubblicato con gli estremi di decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, sulla G.U. del 9 febbraio 2010, n. 32;
- - il coordinamento dell’attività volta alla predisposizione dello schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/96/CE, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 13 dicembre 2010 e trasmesso alla Presidenza del Senato in data 16 dicembre 2010 per l’acquisizione dei previsti pareri in sede parlamentare. La definitiva approvazione del provvedimento in Consiglio dei

Ministri ha avuto luogo il 10 marzo 2011 ed è stato pubblicato con gli estremi di decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, sulla G.U. dell'8 aprile 2011, n. 81;

- le problematiche per l'attuazione della decisione della Commissione 2009/750/CE del 6 ottobre 2009, correlata alla direttiva n. 2004/52/CE, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici. In attuazione della citata decisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 458 del 6 luglio 2010 (pubblicato sulla G.U. n. 228 del 29 settembre 2010) sono stati istituiti i registri nazionali elettronici dei settori e dei fornitori del Servizio Europeo di Telepedaggio, pubblicati sul sito internet del Ministero;
 - le trattative che hanno condotto a risoluzione positiva n. 6 procedure di infrazione per violazione della normativa europea di settore, provvedendo ad azzerare totalmente il contenzioso comunitario della materia fin dal mese di febbraio 2010;
 - il processo di revisione della rete stradale transeuropea, in linea con il nuovo approccio metodologico indicato nelle linee guida fornite dalla Commissione Europea e consistente in una pianificazione articolata su due distinti livelli identificati, rispettivamente, nella *“comprehensive network”* e nella *“core network”*. Da tale processo è derivata l'individuazione di una serie di nuove infrastrutture stradali necessarie per un miglioramento funzionale della *“comprehensive network”*, anche in relazione alle altre modalità di trasporto;
- ❖ gestione delle risorse finanziarie di competenza per la realizzazione di infrastrutture stradali, autostradali e intermodali.

In ordine, poi, al quadro finanziario del Programma di bilancio “Sistemi stradali, autostradali e intermodali”, nel rinviare alla tav. 5 allegata per gli stanziamenti, gli impegni e i pagamenti ad esso relativi, si evidenzia che, dai dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato ai fini della compilazione della medesima tav. 5, si desume che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 66,90;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 47,26;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 32,55.

“Sistemi ferroviari”

Nell'ambito degli interventi prioritari in materia si rammentano:

- ❖ Implementazione dell'attività di vigilanza ed impulso alle seguenti opere infrastrutturali affidate a RFI, già finanziate ed in corso di esecuzione:
 - Nodo di Palermo;
 - Potenziamento infrastrutture Voltri-Brignole;
 - Variante di Gozzano;
 - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio;
 - Potenziamento infrastrutturale raccordo Garfagnana e raddoppio Solignano-Fornovo
 - Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara; sagoma gabarit C galleria Diretrice Adriatica (interventi galleria Castellano e Cattolica);
 - Raddoppio Bari-Taranto
 - Realizzazione quadruplicamento - Porta Susa Stura;
 - Raddoppio Messina-Siracusa tratta Catania O.- Catania C. e tecnologie diretrice;
- ❖ Gestione, monitoraggio e controllo degli investimenti in infrastrutture ferroviarie del Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Allo scopo, Rete Ferroviaria Italiana - per gli effetti che le derivano dall'Atto di Concessione siglato nel 2000 tra il Ministero dei trasporti e Ferrovie dello Stato - in quanto gestore, è tenuta a definire, programmare e

realizzare gli investimenti per lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico degli impianti e delle linee ferroviarie, nonché alla loro messa in sicurezza. Lo strumento di programmazione degli investimenti pubblici è il Contratto di Programma attraverso cui vengono ratificati:

- gli interventi e le opere da realizzare;
- il loro ordine di priorità;
- il costo degli interventi e delle opere;
- le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato.

Il Contratto di Programma è definito sulla base di studi, valutazioni e proiezioni continuamente aggiornati. Tali analisi danno conto delle esigenze di investimento, ne verificano la redditività e ne quantificano i costi e i tempi di realizzazione. Inoltre, mettono a confronto i costi di gestione della rete derivanti dall'attivazione delle opere realizzate grazie agli investimenti previsti con la situazione derivante dall'ipotesi di non procedere con gli investimenti. Per gli interventi di maggiore rilevanza strategica sono elaborate analisi di costi/benefici che valutano gli impatti ambientali e sociali generati dalle nuove opere ferroviarie sulla ripartizione modale del sistema dei trasporti.

A ottobre 2007 è stato sottoscritto il Contratto di Programma 2007-2011 e, successivamente, sono stati stipulati i vari aggiornamenti, con risorse stanziate a copertura sia dalle leggi finanziarie, sia dalle delibere del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica. L'ultima del 18.11.2010 prevede, tra gli altri interventi, ben 16,2 Mld. di euro per le grandi opere ed infrastrutture ferroviarie strategiche del Paese, necessarie alla ripresa economica, allo sviluppo del sistema Paese ed alla sua modernizzazione:

- Tunnel di base del Brennero 6,2 Mld. €
- AV / AC Milano – Verona 3,8 Mld. €;
- AV / AC Milano – Genova (valico dei Giovi) 6,2 Mld. €
- AV / AC Torino – Lione 143 M. €;
- Area Metropolitana di Bari 29 M. €;
- Piastra logistica di Taranto 33 M. €.

Tra i principali obiettivi del Contratto vi sono, inoltre, il completamento delle opere già in corso e l'avvio di opere prioritarie relative alla realizzazione di interventi di:

- manutenzione straordinaria per il miglioramento e l'upgrading della rete e delle stazioni;
 - adeguamento a nuovi obblighi di legge anche per l'adeguamento delle gallerie ferroviarie e la messa in sicurezza delle linee ferroviarie;
 - potenziamento delle tecnologie per la sicurezza e l'efficientamento della circolazione sulla rete, inclusi gli interventi per l'incremento della capacità;
 - completamento del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (nel corso della legislatura sono state aperte le tratte Novara-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Napoli-Salerno ed è stata avviata la stazione Roma Tiburtina);
 - sviluppo della rete convenzionale, inclusi raddoppi e quadruplicamenti di linea;
 - ammodernamento delle linee nell'ambito delle aree metropolitane, dei porti e delle linee afferenti i corridoi europei;
 - riassetto urbanistico e viario delle aree interessate dalle opere;
 - il ripristino ambientale, tramite la risistemazione delle aree interessate dai lavori, la mitigazione dell'impatto idrogeologico ed il controllo del rumore;
 - la tutela e valorizzazione dei beni storico-archeologici interferiti;
- ❖ Adozione delle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e loro progressiva applicazione, anche attraverso l'attività normativa di recepimento delle relative direttive comunitarie (si richiamano, al riguardo i decreti legislativi nn. 191/2010, 125/2010, 35/2010, 15/2010, la legge 88/2009). Dette STI tendono a creare un'omogeneizzazione e standardizzazione dei requisiti tecnici minimi dei sottosistemi ferroviari in tutta Europa.