

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 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 2011, le menzionate linee guida risultano allegate, costituendone parte integrante, alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 marzo 2011 sulla programmazione strategica 2011 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 2011, 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

La grave crisi che, di recente, ha scosso i mercati mondiali sta determinando un nuovo disegno delle politiche economiche europee ed internazionali, con le inevitabili ricadute anche a livello nazionale. In tutti i principali consessi internazionali (G20, G7, IMF, UE), in cui si è discusso delle strategie da adottare per fronteggiare gli effetti negativi di tale crisi ed uscire dalla stessa, la conclusione condivisa è stata che l'obiettivo principale delle politiche economiche - una crescita duratura ed equa - non è raggiungibile, se non in un contesto di stabilità finanziaria intesa quale entità complessa di cui fanno parte tanto gli equilibri di finanza pubblica quanto quelli di finanza privata (il comportamento delle famiglie, la struttura bancaria, le proiezioni pensionistiche, l'andamento delle partite correnti della bilancia dei pagamenti, etc.). Conseguentemente, sia a livello G20 che UE, sono stati formalizzati tre indispensabili processi di riforma e sorveglianza multilaterale:

- a) riforma globale del settore bancario e finanziario;
- b) sorveglianza fiscale, che in UE si concretizza con la revisione del Patto di stabilità e di crescita, attraverso il rafforzamento dei criteri di contenimento del deficit e di riduzione del debito pubblico, anche con l'introduzione di pesanti sanzioni in caso di mancato rispetto degli impegni;
- c) sorveglianza macroeconomica, che in UE si concretizza con l'introduzione di un processo di monitoraggio degli squilibri strutturali dell'economia, parallelo e contemporaneo a quello di sorveglianza fiscale di cui al punto b).

Nel contesto della programmata stabilità finanziaria intesa come sopra, è maturata la scelta compiuta dal Consiglio Europeo, a marzo 2010, di adottare la nuova strategia denominata "Europa 2020", elaborata dalla Commissione Europea, per rilanciare l'economia dell'UE per il prossimo decennio. Detta strategia individua tre motori di crescita, da realizzare mediante azioni concrete a livello europeo e nazionale:

- crescita intelligente (promuovendo la conoscenza, l'innovazione, l'istruzione e la società digitale);
- crescita sostenibile (rendendo la produzione più efficiente sotto il profilo delle risorse e rilanciando contemporaneamente la nostra competitività);
- crescita inclusiva (incentivando la partecipazione al mercato del lavoro, l'acquisizione di competenze e la lotta alla povertà).

Attraverso le azioni finalizzate ai tre tipi di crescita suindicati, l'UE e i singoli Paesi membri sono chiamati a raggiungere cinque traguardi principali, che i medesimi Paesi saranno invitati a tradurre in obiettivi nazionali definiti in funzione delle situazioni di partenza:

- innalzamento del tasso di occupazione ad almeno il 75% (oggi al 69%);
- aumento della spesa per ricerca e sviluppo al 3% del prodotto interno lordo. Attualmente quest'ultima rappresenta soltanto il 2% del PIL, un livello di gran lunga inferiore a quello di USA e Giappone;
- riconferma degli ambiziosi obiettivi in materia di contrasto ai cambiamenti climatici, attraverso il conseguimento dei seguenti obiettivi: +20% di produzione da fonti rinnovabili, + 20% di risparmio energetico, -20% di emissioni di gas serra;
- riduzione del tasso di povertà del 25%, in modo da consentire a circa venti milioni di cittadini europei di superare l'attuale condizione di indigenza;
- nel campo dell'istruzione, riduzione della percentuale di abbandono scolastico (oggi al 15%) al di sotto della soglia del 10%; incremento dal 31% al 41% della percentuale della popolazione con età pari o superiore a trenta anni in possesso di un diploma di laurea o titolo di studio universitario equipollente.

Per raggiungere questi traguardi, la Commissione, nell'ambito della predetta strategia, ha proposto un programma, anch'esso denominato "Europa 2020", che prevede una serie di iniziative la cui

realizzazione deve costituire una priorità comune, che richiederà interventi a tutti i livelli: organizzazioni dell'UE, Stati membri, autorità locali e regionali.

Le iniziative da adottare a livello nazionale per l'attuazione di detto programma sono state presentate in un apposito documento denominato "Piano Nazionale delle Riforme"(PNR) che, insieme al documento del "Programma di Stabilità", ha già tracciato le linee fondamentali di sviluppo per i prossimi anni in coerenza con la strategia "Europa 2020".

Tra le misure che il Governo ha adottato per il raggiungimento degli obiettivi di politica economica ritenute indispensabili per la crescita del Paese, una delle azioni principali rimane il capitolo Infrastrutture e Sviluppo, di cui la parte riferibile al programma infrastrutture strategiche ha, come priorità dell'Annual Growth Survey, quella di liberare le potenzialità del mercato unico e di attrarre capitale privato per finanziare la crescita, attraverso la rimozione dei vincoli allo sviluppo e di riduzione delle disparità regionali.

Tali linee strategiche hanno fatto confluire il Programma Infrastrutture Strategiche nel Programma Nazionale di Riforma e, al tempo stesso, hanno preso corpo e consistenza le proposte programmatiche e progettuali.

L'attenzione di questo Dicastero è rivolta, in particolare, alla 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.

Al processo di infrastrutturazione organico del Paese dovranno accompagnarsi:

- 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, nel comparto, le azioni da perseguire, nel solco della continuità con i precedenti anni, sono:
- 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 da questo 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 ed avvicinarci sempre di più al comune obiettivo europeo di dimezzare il numero delle vittime entro il 2010, 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 una fase di sostegno sistematico alle Regioni e alle Amministrazioni locali che 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.

In coerenza con il richiamato quadro di Programmazione economico-finanziaria 2011-2013 e con le missioni del Programma di Governo nei comparti di competenza, nonché con la recente normativa contenente provvedimenti anticrisi, le priorità politiche di settore da realizzare specificatamente per l’anno 2011, con le relative aree di intervento, sono state determinate con l’atto di indirizzo ministeriale del 26 febbraio 2010 n. 176/SECIN/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 in materia di autostrade, strade, ferrovie, porti, aeroporti, metropolitane, anche con il coinvolgimento delle piccole e medie imprese di costruzione, proseguendo, altresì, nelle attività di monitoraggio;
2. Realizzazione di infrastrutture idriche, idrauliche ed elettriche, per una razionalizzazione della gestione delle risorse e per la prevenzione dei disastri idrogeologici. Potenziamento delle attività di vigilanza in materia.;
3. 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. Riqualificazione organica delle città;

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 attraverso una maggiore competizione fra gli operatori, ai fini di una migliore qualità dei servizi a favore dei cittadini;
1. Interventi per il potenziamento, l'estensione e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale;
2. 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 del controllo ministeriale. Iniziative per il rafforzamento del ruolo del sistema portuale nazionale nell'ambito del Master Plan Euromediterraneo;
3. 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;
4. 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, in particolare nella modalità stradale;
2. Miglioramento della sicurezza 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. Attuazione del ciclo di gestione della performance: programmazione per obiettivi correlati alle risorse, monitoraggio dei risultati, misurazione e valutazione della performance organizzativa e individuale, utilizzo dei sistemi premianti, rendicontazione dei risultati all'interno e all'esterno dell'Amministrazione;
2. Ottimizzazione dei costi del Ministero e dell'efficienza interna, anche attraverso la crescente utilizzazione delle innovazioni tecnologiche;
3. Rafforzamento della comunicazione interna ed esterna;
4. Valorizzazione delle risorse interne e miglioramento dell'operatività del lavoro, anche attraverso l'attività di formazione continua;
5. Semplificazione amministrativa, finalizzata anche alla riduzione degli oneri burocratici in linea con le indicazioni comunitarie. Diffusione delle buone prassi tra gli uffici.

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 2011, 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 2011" elaborato dal Dipartimento della Ragioneria generale, risultano:

- 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 16 "*Cooperazione economica, finanziaria e infrastrutturale*" 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. 6 programmi risulta condivisa con il Ministero dell'economia e delle finanze:
 - ✓ Programma 1 "*Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale*" inerente:
 - Regolamentazione della circolazione stradale in materia di veicoli, conducenti e di trasporto nazionale ed internazionale;
 - Applicazione del piano nazionale della sicurezza stradali;
 - Sviluppo delle attività di servizio ai cittadini e alle imprese della Motorizzazione Civile.
 - ✓ Programma 2 "*Autotrasporto ed intermodalità*" concernente:
 - Pianificazione, sviluppo e vigilanza del trasporto intermodale e delle attività di transhipment attraverso l'incentivazione del trasporto merci sui corridoi marittimi;
 - interventi di riforma del sistema dell'autotrasporto;
 - pianificazione della localizzazione degli interporti e il completamento della loro rete immateriale.
 - ✓ Programma 4 "*Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo*" riguardante:
 - Regolamentazione e vigilanza della navigazione aerea e del sistema aeroportuale;
 - Partecipazione ad organismi internazionali;

- Coordinamento e supervisione delle attività internazionali in merito alle normative ed agli Accordi;
 - Sviluppo del sistema aeroportuale;
 - Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto aereo;
 - 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 ferroviaria;
 - Contratto di servizio con Trenitalia;
 - Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza del trasporto ferroviario.
- ✓ Programma 6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale” comprendente:
- Sviluppo della mobilità locale attuando politiche per il trasporto rapido di massa e il miglioramento della mobilità dei pendolari, per organizzare, coordinare e regolamentare la navigazione costiera ed interna.
- ✓ Programma 9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne” comprendente:
- Sviluppo della navigazione marittima e per vie d’acqua interne regolamentando dal punto di vista giuridico-amministrativo le navi e le unità da diporto e del trasporto marittimo promuovendo attività internazionali in seno a U.E., O.C.S.E. e I.M.O. e interventi a favore dei traffici marittimi e dell’industria navalmeccanica; Attuazione di politiche per il personale marittimo e portuale disciplinandone il lavoro, gestendo gli uffici di collocamento della gente di mare e ponendo in essere interventi per la formazione e l’addestramento;
 - Applicazione normativa e verifiche in materia di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne.
- Missione 14 “*Infrastrutture pubbliche e logistica*” articolata in n. 4 programmi, risulta condivisa con il Ministero dell’economia e delle finanze:
- ✓ Programma 5 “Sistemi idrici, idraulici ed elettrici” riguardante:
- 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 in materia di opere pubbliche e delle costruzioni” relativo:
- 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 “Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità” riguardante:
 - Realizzazione o ristrutturazione delle sedi di pubblici uffici, degli edifici destinati a ordine e sicurezza pubblica, delle infrastrutture per il culto, delle infrastrutture scolastiche;
 - Definizione programma di edilizia penitenziaria;
 - Interventi speciali.
- ✓ Programma 11 “Sistemi stradali, autostradali, ferroviari ed intermodali” finalizzato ad assicurare:
 - Interventi finanziari Convenzione ANAS;
 - Vigilanza e controllo tecnico operativo sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie della rete di costruzione e gestioni di infrastrutture viarie;
 - Approvazione concessioni di costruzione e gestioni 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.
- *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, della salute 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 nel programma appresso specificato, risulta condivisa con il Ministero dell'economia e delle finanze:
 - ✓ Programma 2 “Politiche abitative, urbane e territoriali” per le attività connesse alla:
 - definizione del programma nazionale di edilizia residenziale, agevolata, sovvenzionata;
 - vigilanza su cooperative edilizie;
 - fondo nazionale di sostegno alle locazioni di abitazioni.
- *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

L'attuale assetto organizzativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è delineato dal DPR n. 211/2008 e risulta costituito:

- 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 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 dipendono 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.

L'organizzazione delle strutture di 2° livello, ossia degli uffici di livello dirigenziale non generale sia dell'articolazione centrale che periferica del Ministero, è definito dal decreto n. 167 del 29 aprile 2011, registrato 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;